

gli amici della ferrari

*ferrari*



# Van modern



*En dan dien je als aspirant-koper het hoofd koel te houden! Bij Heritage Classics stond de 250 GTE (met geopende motorkap) in een rijtje indrukwekkende klassiekers.*



*Enmaai in Nederland ging de Ferrari rechtstreeks van Rotterdam naar Kesteren.*

## Links

In het artikel over de Ferrari 250 GTE komen diverse bedrijven en evenementen aan de orde, waarover u wellicht wat meer zou willen weten. Via de onderstaande links kunt u ze een bezoekje brengen.

[www.heritageclassics.com](http://www.heritageclassics.com)

[www.classicwings-wheels.nl](http://www.classicwings-wheels.nl)

[www.cavallino.com](http://www.cavallino.com)

[www.three-castles.co.uk](http://www.three-castles.co.uk)

[www.ferrariarketletter.com](http://www.ferrariarketletter.com)

[www.goodwood.co.uk](http://www.goodwood.co.uk)

[www.tour-auto.com](http://www.tour-auto.com)

# naar klassiek

TEKST : YVO ALEXANDER FOTO'S: YVO ALEXANDER, DON VAN DER VAART

**Steeds vaker komt het voor: leden in het bezit van een moderne Ferrari die vallen voor de charmes van een echte klassieker. Ook Yvo Alexander besloot deze stap te wagen. Op deze pagina's zijn relaas over het wel en wee van de aanschaf van zijn klassieker.**

Het autovirus. Vele malen wordt deze term gekozen als we spreken over de besmetting die bij velen van ons al op jonge leeftijd heeft toegeslagen. Ook bij mij was dit het geval en ik kan mij herinneren dat ik auto's herkende voor ik een behoorlijke volzin kon uitspreken.

Vooraf door de heldendaden van Jacky Ickx en de televisieserie Magnum PI kreeg het virus in de loop der jaren de specifiekere vorm van een Ferrari-virus en dat leidde tot aansluiting bij de Ferrari Club Nederland. Eerst als begunstiger en vanaf 1999 als actief lid. Dat was het jaar dat ik bij Kroymans te Hilversum mijn handtekening zette onder een koopbevestiging voor een Ferrari 550 Maranello (# 117113), kleur Blu NART, interieur Cuoio Naturale met rode "brake calipers" en een "matching" Connolly lederen 6-delige kofferset. Op 23 september van hetzelfde jaar zijn wij de auto persoonlijk gaan halen bij de fabriek in Maranello. Een geweldige belevenis.

Tussen het moment van bestellen en levering van de spiksplinternieuwe Maranello zaten enkele maanden. In die zomerperiode genoten wij van een vakantie in het immer zonnige Californië. Tot grote ergernis van mijn vriendin gingen we op onze route door de sunshine state regelmatig bij dealers van nieuwe en oude Ferrari's kijken. Het was op de allerlaatste dag van die vakantie dat wij per toeval de huurauto parkeerden voor Heritage Classics in West Hollywood, waar diverse klassieke Ferrari's stonden. Wij werden te woord gestaan door de zeer vriendelijke Engelsman Edward Gibson, die ons leidde langs een gele Dino 246 GT, een 365 GTB/4,

een 365GTC/4, een zilveren 330GTS en een blauwe 250GTE 2+2. Mijn oog viel meteen op de klassieke lijnen van de door Pinin Farina getekende 250GTE voorzien van schitterende Borrani spaakwielen. Het bracht herinneringen terug aan mijn eerste Ferrari, een Dinky Toys 250GT (stond op de bodemplaat), schaal 1:43 uit 1963. Deze 250GTE serie II had dezelfde kleur als mijn schaalmodel!

Om te laten zien dat alles het daadwerkelijk deed, startte Edward de auto voor mij. Bijzonder indrukwekkend om in de garage de twaalfcilinder 2953cc Colombo motor te horen starten en zonder problemen te horen lopen.

De vierpersoons 250GTE is uitgerust met een overdrive op de vierde versnelling en is goed voor zo'n 240 pk bij 7000 t/min. De bijna veertig jaar oude klassieker zag er geleefd uit, maar dat heeft ook weer z'n charme. Een auto met een zeker patina is in mijn ogen authentieker dan een 100 punten gerestaureerde auto.

Echter, alle charme van deze klassieker ten spijt, ik zat met smart te wachten op mijn Maranello en was echt niet van plan om nog een Ferrari aan te schaffen. Terug in Nederland bleef de 250GTE aan mij knagen en toen ik, tijdens een bezoek aan Kroymans, Hans van den Heuvel ontmoette die net bezig was met de restauratie van zijn 250GTE (# 4507 GT) bij AME werd het nog lastiger. Een rit naar Kesteren om te kijken naar de restauratie van deze 250GTE en om kennis te maken met Arie Mandemakers (de man achter AME en volgens mij dé 250 GTE-specialist van ons land) was de logische volgende stap.

Ik was verkocht. Ik besloot onmiddellijk op de internetsite van Heritage Classics te gaan kijken. De 250GTE bleek nog niet te zijn verkocht. En zo werd ik na telefonisch onderhoud en een bevestiging per fax op 8 augustus 1999 eigenaar van de 250GTE 2+2 uit 1962 (# 3961 GT) met op dat moment 46.486 mijlen

## 250 GTE in Nederland

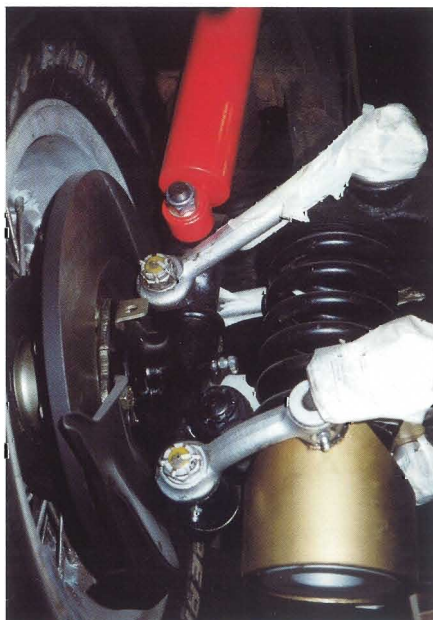
2379 GT	1961	pino verde metallizzato
2397 GT	1961	blu scuro
2715 GT	1961	grigio argento metallizzato
2907 GT	1961	nero
2915 GT	1961	grigio argento metallizzato
2995 GT	1961	grigio argento metallizzato
3207 GT	1962	grigio argento metallizzato
3227 GT	1962	blu chiaro metallizzato
3713 GT	1962	blu metallizzato
3885 GT	1962	grigio argento metallizzato
3961 GT	1962	azzurro chiaro metallizzato
3967 GT	1962	blu chiaro metallizzato
3991 GT	1962	grigio argento metallizzato
4101 GT	1963	grigio fumo metallizzato
4119 GT	1963	grigio fumo metallizzato
4135 GT	1963	nero
4507 GT	1963	grigio argento metallizzato
4667 GT	1963	rosso
4729 GT	1963	blu chiaro metallizzato
4775 GT	1963	rosso

met dank aan Telaio voor de assistentie bij de samenstelling van dit overzicht

*Bij AME in Kesteren werd een flinke streep gezet door het idee dat met deze auto meteen kon worden weggereden. Al snel werden auto en motor gescheiden.*



*De wielophanging en de remmen werden volledig onder handen genomen. Op deze foto is het resultaat goed zichtbaar.*



op de teller. Een maand later werd de Ferrari in Long Beach de container in gereden en op 15 oktober kon ik de auto in de Rotterdamse haven ophalen. Arie Mandemakers was met mij meegegaan en na het betalen van de BTW en de zeevracht- en inklaringskosten werd de klassieker door de vervoerder vrijgegeven.

De 250GTE ging per trailer rechtstreeks door naar AME te Kesteren met de opdracht om de klassieker technisch in orde te maken. Het plan was om er in het voorjaar van 2000 mee te gaan rijden.

Dat plan moest ik echter al snel laten varen. Arie informeerde mij dat er van alles niet in orde was met de 250GTE en dat er technisch behoorlijk aan gesleuteld moest gaan worden.

Uiteindelijk zijn de motor en de bak geheel uit elkaar gehaald en volledig gereviseerd. Ook zijn nieuwe remmen, nieuwe uitlaten, nieuwe banden, een nieuwe ophanging en vele andere onderdelen aangeschaft of nieuw gemaakt. De onderkant van de auto kreeg een antiroestbehandeling. In maart 2001 was de restauratie voltooid en was 3961 GT rijklaar. Het Nederlandse kenteken kon worden aangevraagd. Een leuk bijkomend voordeeltje was dat deze klassieker ouder was dan 25 jaar en dus vrijgesteld werd van motorrijtuigenbelasting.

Hoewel ik zeer verheugd was dat mijn 250 GTE er zo fantastisch bijstond, realiseerde ik mij terdege dat restaureren van een klassieker in technisch en/of cosmetisch opzicht een zeer prijzige aangelegenheid is en vooral een heleboel geduld vergt. In een dergelijke grondige restauratie gaat een enorme hoeveelheid manuren zitten, iets wat door iedere eigenaar die er voor het eerst mee te maken heeft schromelijk wordt onderschat. De restauratiekosten kunnen heel makkelijk een veelvoud worden van de aanschafprijs van de auto en iedereen dient zichzelf goed af te vragen of dat financieel de moeite waard is. De wijze les die ik aan de aanschaf en vervolgens de restauratie van mijn eerste klassieker heb overgehouden, is om nimmer een klassieke Ferrari uitsluitend op basis van emotie aan te schaffen en zonder een "expert" te gaan kijken, laat staan definitief te beslissen.

Probeer eerst uit te zoeken welk type klassieke Ferrari je aantrekkelijk vindt, laat je adviseren en ga dan gericht zoeken met behulp van een expert. In veel gevallen kun je beter iets meer dan de op dat moment geldende handelswaarde betalen (bijvoorbeeld te vinden in bekende publicaties als

Cavallino of Ferrari Market Letter), dan de hoge kosten aan onderdelen en manuren voor substantiële technische en/of cosmetische restauraties.

Eén van de leuke facetten van het bezit van een klassieke Ferrari is het ontrafelen van de historie. Zo toonde Ferrari de 250GTE 2+2 (# 1895 GT) voor het eerst aan het publiek tijdens de 24 uren van Le Mans in 1960, waar deze dienst deed als de auto van de “course marshal”. Pas enkele maanden later werd deze nieuweling “officieel” gepresenteerd op de autoshow in Parijs, waar er zelfs twee stonden te pronken: 2043 GT en 2169 GT, waarvan de laatstgenoemde enige tijd de persoonlijke auto van Enzo Ferrari werd. Dezelfde maand was er een derde 250 GTE (# 2031 GT) te zien op de autoshow van Turijn. Na de show werd deze auto verkocht aan Lino Bosco, die daardoor als de eerste 250 GTE-eigenaar te boek staat.

Naast het verzamelen van de algemene informatie is het traceren van het verleden van je eigen klassieker en de uitdaging om de puzzel zo compleet mogelijk te maken een zeer aantrekkelijk element van het bezit. De 250 GTE heeft zelfs een eigen internationaal register, dat ieder jaar wordt bijgewerkt en uitgegeven. Zo blijkt uit het op 30 januari 2002 gepubliceerde register dat er van de 955 geproduceerde 250GTE's nog 625 exemplaren bestaan.

Terug naar “mijn” 250GTE. Aangezien ik van plan was om mij voorzichtig op het traject van klassieke rally's te begeven werden een tripmaster en een brandblusser in de auto gemonteerd. Het eerste evenement waar de 250GTE werd ingezet was de Graf Berghe von Trips Rally, georganiseerd door Dries Jetten. Mijn eerste FCN-rally leverde een derde plaats en een zeer fraaie beker op. In augustus 2001 reden we mee tijdens het unieke Classics Wings & Wheels Gala op de vliegbasis Gilze-Rijen. Ook dit jaar zal dit schitterende evenement plaatsvinden en wel op 16 augustus 2003. Een van de meest fantastische ervaringen was de Grand Prix de l'Automobile van 20 tot en met 25 augustus 2001. Een internationale rally van Brussel naar Parijs en via Le Mans terug naar Parijs, waaraan honderd auto's gebouwd tussen 1930 en 1976 deelnamen. Samen met mijn navigator werden wij twaalfde in het algemeen klassement.

Naast rally's is ook het bezoek met een klassieker aan een concours een feest. Op 2 september 2001 gaven we met 3961 GT acte de présence op het 3<sup>e</sup> Concours d'Elégance Paleis Het Loo te Apeldoorn.

Tijdens het afgelopen jaar werden een aantal activiteiten ondernomen waaronder de FCN Restauratierit en gingen we met de veertig jaar jonge klassieker naar Italia a Zandvoort.

Ook voor dit jaar zijn we weer volop aan het plannen. Op 24 mei staat de door de FCN georganiseerde Veluwe Rit op de agenda en wat te denken van een buitenlandse rally zoals de Three Castles Welsh Classic Trial in juni of de door de FCN georganiseerde trip naar het Goodwood Festival of Speed in juli?



Het plezier dat een klassieke Ferrari geeft en de grote verscheidenheid aan (inter)nationale activiteiten en evenementen is groot.

En ondanks het plezier dat ik heb mogen beleven met de 250 GTE moet er toch ook iets te dromen blijven. Ook bij deze eigenaar van een klassieke Ferrari wordt al stiekem gekeken naar een 330GTC of waarom niet meteen een 275GTB, waarmee aan historische rally's als bijvoorbeeld de Tour Auto kan worden meegedaan?

In ieder geval blijft het zoeken een van de meest stimulerende en ongevaarlijke bezigheden. En de stelling “het bezit van de zaak is het einde van het vermaak”? Ik geloof daar helemaal niets van. En zeker niet met een klassieke Ferrari! •